

WETTBEWERB STADTQUARTIER AM ALTEN GÜTERBAHNHOF in DUISBURG
AKNW Registriernummer 32/20 Protokoll der Preisgerichtssitzung Phase 1 – 03.12.2020

1. Ort der Sitzung

Kultur- und Stadtteilzentrum Alte Feuerwache, Friedenstr. 5, Duisburg-Hochfeld

2. Begrüßung und Anwesenheit

Das Preisgericht tritt am 03.12.2020 um 09:00 Uhr zusammen. Herr Bernd Wortmeyer, Geschäftsführer GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH begrüßt alle Anwesenden. Er verweist auf die Bedeutung des Wettbewerbs für die Stadtentwicklung der Stadt Duisburg und die schwierige „Insellage“ des Plangebietes zwischen den beiden verkehrlichen Infrastrukturtassen A 59 und Gleis-Trasse der Deutschen Bahn AG. Das Areal jetzt über einen innovativen Ansatz eines gemischt-genutzten Stadtquartiers ins städtische Geschehen zurückzuholen ist eine unglaublich anspruchsvolle Aufgabenstellung. Herr Martin Linne, Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Duisburg erinnert kurz an die lange Geschichte des Plangebietes von der Vorrangfläche für ein neues MSV-Stadion über Shopping-Center bis hin zum Bürgerentscheid gegen ein Outlet-Center. Jetzt besteht die einmalige Chance, über die vielfältigen Lösungen des Wettbewerbsverfahrens eine besondere Entwicklungsstrategie für ein „normales Stück Stadt“ für Duisburg vorzubereiten.

Herr Wortmeyer und Herr Linne beenden ihre Begrüßung mit dem Hinweis auf das Ziel der heutigen Sitzung, die mindestens sechs besten Konzepte für eine zweite Bearbeitungsphase auszuwählen und diese dann auch gleich im Sinne des transparenten und dialogorientierten Vorgehens mit den interessierten DuisburgerInnen über das eingerichtete online-Portal zu diskutieren. Die bisherige Beteiligung aus der Öffentlichkeit mit knapp 1.000 Rückmeldungen, Ideen und Anregungen hat die Erwartungshaltungen übertroffen. Mit der Kommunikation und Veröffentlichung der besten Arbeiten einschließlich Rückäußerungsmöglichkeiten aus der Bürgerschaft wird der eingeschlagene Weg jetzt konsequent weiterverfolgt. Mit dem Hinweis auf eine sehr intensive Beteiligung der Stiftung Duisburg 24.7.2010 während der gesamten Wettbewerbsphase erinnern beide nochmals an die Verantwortung, die Rahmenbedingungen zur Integration der Loveparade-Gedenkstätte bereits frühzeitig in die städtebaulichen und insbesondere in die Freiraumplanungen aufzunehmen.

Herr Jörg Faltin vom Betreuungsbüro FALTIN + SATTLER, Düsseldorf stellt im Anschluss die Anwesenheit des Preisgerichts fest. Er berichtet darüber, dass sich alle externen Fachpreisrichter über Radtouren und Spaziergänge umfangreich mit den Besonderheiten des Plangebietes einschließlich Loveparade-Gedenkstätte und Karl-Lehr-Tunnel vertraut gemacht haben. Das Preisgericht setzt sich folgendermaßen zusammen:

Stimmberechtigte Mitglieder:

1. **Martin Linne**, Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Duisburg
2. **Andree Haack**, Beigeordneter für Wirtschaft und Strukturentwicklung der Stadt Duisburg
3. **Bernd Wortmeyer**, Geschäftsführer GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH
4. **Prof. Johannes Ringel**, Leipzig
5. **Prof. Jörg Aldinger**, Stuttgart
6. **Prof. Ulrike Böhm**, Stuttgart, Berlin
7. **Katharina Rauh**, Darmstadt
8. **Manfred Osenger**, SPD Duisburg
9. **Thomas Mahlberg**, CDU Duisburg

sowie **Sören Link**, Oberbürgermeister der Stadt Duisburg (in der Zeit 15.30 Uhr bis 17.00 Uhr)

Vertretungen:

- **Hendrik Trappmann**, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg
- **Jens Sperke**, Leiter Flächenentwicklung GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH

Beratung und Projektteam:

- **Axel Hübel**, Peutz Consult GmbH
- **Lucienne Uden**, Projektleiterin Flächenentwicklung GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH
- **Rolf Graf-Bröcker, Denise Hemmers, Manuel Gatzweiler**, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg
- **Katja Grittner** und **Jörg Faltin** FALTIN+SATTTLER, Düsseldorf

3. Vorsitz

Auf Vorschlag der Herren Wortmeyer und Linne wird Herr Prof. Ringel **einstimmig** – bei eigener Stimmenthaltung – zum Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt. Er bedankt sich für das ihm entgegengebrachte Vertrauen und nimmt die Wahl an.

Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit des Preisgerichts fest. Er weist auf Herausforderungen der Aufgabenstellung und die Besonderheit des Ortes hin. Für Nordrhein-Westfalen und Duisburg gilt es heute, die besten städtebaulich-freiraumplanerischen Lösungsansätze über die wertenden Diskussionen herauszuarbeiten. Erst über den Dialog des Preisgerichts wird im Laufe des Tages eine Klarheit herbeigeführt, welche mindestens 6 konzeptionellen und stadtstrukturellen Beiträge zur zweiten Wettbewerbsphase geladen werden sollen.

Alle Mitglieder des Preisgerichts versichern, dass sie die Beratungen vertraulich behandeln werden. Sie erklären weiter, dass sie bis zum Tage des Preisgerichts weder Kenntnis von einzelnen, anonym eingereichten Wettbewerbsarbeiten erhalten, noch mit WettbewerbsteilnehmerInnen einen Meinungs austausch über die Aufgabe gehabt haben. Der Vorsitzende fordert die Anwesenden auf, bis zur Entscheidung des Preisgerichts alle Vermutungen über mögliche VerfasserInnen zu unterlassen. Er versichert der Ausloberin, den TeilnehmerInnen und der Öffentlichkeit die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität des Preisgerichts nach den Grundsätzen der RPW.

Anschließend wird der geplante Ablauf der Sitzung von Herrn Prof. Ringel erläutert.

4. Bericht zur Bürgerbeteiligung, Loveparade-Gedenkstätte und fachlicher Vorprüfung

Der Vorsitzende bittet um Reflexion der Aufgabenstellung und Einführung in die Besonderheiten des Wettbewerbsgebietes mit seinen Vernetzungen zum umliegenden Stadtraum sowie zudem auch um den allgemeinen Bericht der Vorprüfung und die Erläuterung der Tischvorlage.

Herr Faltin berichtet in einer redaktionellen Auswahl ausführlich über Kernaussagen der knapp 1.000 eingereichten Bürgerideen. Die umfangreiche Sammlung zeigt das hohe Interesse Duisburgs an der Rückgewinnung des Areals für das städtische Leben in vielen Facetten. Er berichtet auch über die zahlreichen Nutzungsvorschläge und Ideen, die sicherlich ein wertvolles Fundament darstellen, welches bereits in die Wettbewerbsbeiträge einfließen konnte und zudem den langen Planungs- und Entwicklungsprozess im Anschluss an den Wettbewerb ab Frühjahr 2021 positiv begleiten wird.

Insbesondere nimmt sich Jörg Faltin noch einmal die Zeit, die Sensibilitäten und die Erwartungshaltung rund um das Thema „Loveparade“ zu erläutern. Dazu werden die Ergebnisse der Abstimmungen mit der Stiftung Duisburg 24.7.2010, die Teil der Wettbewerbsunterlagen

sind, reflektiert. Herr Faltin sensibilisiert das Preisgericht und erwähnt u.a. aus den konstruktiven Gesprächen mit der Stiftung 24.7.2010, dass die Loveparade Gedenkstätte im Rahmen der städtebaulichen und freiraumplanerischen Neuplanung ein „Ort der Ruhe“ und des stillen Gedenkens bleiben muss, dass sie dennoch nicht statisch und unveränderbar ist und das u.a. der „Himmelsblick“ aus dem „Dunklen ins Helle“ eine wichtige Rahmenvorgabe ist, die es mindestens in der Phase 2 des Wettbewerbs weiter zu präzisieren gilt. Frau Ulrike Stender und Herr Jürgen Widera haben und werden als „Sprecher“ der Stiftung Duisburg 24.7.2010 das Wettbewerbsverfahren weiterhin sehr intensiv begleiten.

Alle 17 Bearbeitungsteams haben ihre Arbeiten nicht nur fristgerecht und vollständig eingereicht sondern auch die Ideenvielfalt und die Besonderheiten der Bürgerbeteiligung sowie auch die der Gedenkstätte zur Loveparade für sich interpretiert und in ihre konzeptionellen Lösungsvorschläge integriert.

Die fachliche Vorprüfung in Zusammenarbeit mit der GEBAG und den Fachämtern der Stadt Duisburg erfolgte auch unter der besonderen Maßgabe, etwaige Hinweise zu geben, wie eine jede Arbeit – bei einer möglichen Auswahl für die Phase 2 – optimiert und verbessert werden könnte.

Das Preisgericht beschließt **einstimmig**, alle 17 Arbeiten zur Beurteilung zuzulassen. Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden in einem Bericht zusammengefasst, der den PreisrichterInnen und BeraterInnen zur Sitzung schriftlich vorliegt. Die Kennzahlen der Arbeiten wurden vom Büro FALTIN + SATTLER, Düsseldorf durch die Tarnzahlen 1001-1017 anonymisiert.

Anschließend reflektiert das Preisgericht die Beurteilungskriterien der Auslobung:

- Qualität der städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtkonzeption vor dem Hintergrund seiner gesamtstädtischen Bedeutung und der Vernetzung im Stadtgebiet
- Gestaltqualität
- Qualität/Funktionalität denkbarer Nutzungsbausteine im Städtebaukontext
- Gestalt- und Nutzungsqualität des Freiraums / öffentlichen Raums inkl. Würdigung der Loveparade-Gedenkstätte im Gesamtzusammenhang
- Qualität des Mobilitäts- und Erschließungskonzeptes sowie Stellplatzkonzept (PKW / Fahrräder etc.)
- Qualität des zu integrierenden Immissions- / Lärmschutzkonzeptes
- Innovationsbeitrag (z. B. Smart City), Entwicklungsstrategie, Realisierungsfähigkeit in Baustufen und Wirtschaftlichkeit
- Maßnahmen zur Klimaschutz, Klimaanpassung, Ökologie und Nachhaltigkeit

In der Diskussion werden die Zielvorstellungen des Wettbewerbs nochmals detailliert reflektiert.

5. Informationspräsentation

Alle 17 Beiträge der Phase 1 werden von Jörg Faltin anhand der von den Teilnehmenden eingereichten Präsentationsdateien im Rahmen einer Beamer-Präsentation ausführlich vorgestellt.

Die Präsentationen erfolgen in aufsteigender Reihenfolge der Tarnzahlen von 1001 bis 1017, dabei legt Herr Faltin insbesondere Wert darauf, dem Preisgericht die konzeptionelle Idee und das städtebaulich-freiraumplanerische Grundkonzept mit allen dazugehörigen Fachthematiken vorzustellen.

6. Erster Wertungsrundgang

Im ersten Wertungsrundgang werden normalerweise die Arbeiten ausgeschieden, die einen interessanten, städtebaulichen und freiraumplanerischen Ansatz entwickelt haben, der aber in Bezug zur sehr komplexen Aufgabenstellung zu viele Schwächen aufweist, die auch in der Phase 2 des Wettbewerbs nicht korrigierbar erscheinen oder zu einer erfolgreichen Überarbeitung führen könnten.

Das Preisgericht beschließt dem nötigen Einstimmigkeitsprinzip eines ersten Rundganges folgend, **keine der 17 Arbeiten** im ersten Rundgang auszuschließen. Das Niveau aller Wettbewerbsbearbeitungen ist bei einer sehr schwierigen Aufgabenstellung außergewöhnlich hoch, es findet sich immer mindestens ein Fürsprecher für die Arbeiten.

7. Zweiter Wertungsrundgang

Anschließend werden alle **17 Arbeiten** in kleinen Gruppen mit Einhaltung der gültigen Corona-Regularien inkl. nötigen Mindestabstände an den Plänen und in einer weiteren Beamer-Präsentation noch einmal intensiv diskutiert. Neben den in der Auslobung bereits benannten Beurteilungskriterien bittet Herr Prof. Ringel ergänzend vor allem um folgende Reflexion von Themen, die vor allem durch die Präsentation der höchst unterschiedlichen Entwurfsansätze in den Fokus geraten sind:

Aufwertung in den Nachbarquartieren. Das neue Stadtquartier auf der Güterbahnhoffläche ist eine der bedeutenden Stadtentwicklungsaufgaben für Duisburg. Eine Neunutzung muss unbedingt einhergehen mit der Aufwertung in den Nachbarquartieren. Ein Interagieren ist oberstes Ziel. Dabei geht es nicht ausschließlich um neue oder aufgewertete Anbindungen im Gefüge öffentlicher Räume. Es geht um gestalterische-funktionale Antworten einer städtischen Integration.

Eigenständiger Charakter. Es muss für Duisburg und NRW unbedingt etwas Besonderes entstehen, keine Kopie vergleichbarer Entwicklungsprojekte.

Schnittstelle zur Landschaft nach Süden. Die Herstellung der Verbindungen zu der „Seenlandschaft“ im Süden rund um die Regattabahn ist ein wichtiger und dennoch schwierig zu lösender Aufgabenbestandteil. Auch die Stärkung oder die Neukonzeption von Ost-West Querungen der Autobahn 59 sind Teil des Projektes. Auch hier müssen Lösungen identifiziert und weiterverfolgt werden.

Karl-Lehr-Straße und Karl-Lehr-Tunnel. Licht und Luft schaffen zu können ist eine der wichtigsten Aufgaben in diesem Ost-West-Verbindungskorridor bzw. in den Tunnelabschnitten. Gerade für die innere Erschließung und eine südliche Entreefunktion des neuen Stadtquartiers ist die Aufwertungsnotwendigkeit dieses Straßenabschnitts unabdingbar.

Flexibilität. Trotz der Orientierung an einem denkbaren Nutzungsmix, der über die Auslobung vorgegeben war, muss das neue Stadtquartier auch Nutzungsoffenheit und eine Fortschreibung in den nächsten Jahren erfahren dürfen. Die Bedarfe sind noch nicht bekannt, Flexibilitäten und Optionen sind zu benennen.

Gedenkstätte. Die Anforderungen sind über die Stiftung 24.7.2010 klar formuliert. Dennoch werden Begehbarkeit und Erlebbarkeit für Duisburg eine Rolle spielen, eine Weiterentwicklung der Gedenkstätte unter Wahrung einer über die Stiftung 24.7.2010 artikulierten Sensibilität mit diesem besonderen Ort ist Teil der Gesamtperspektive.

Lärmschutz. Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen ermöglichen erst die Entwicklung des neuen Stadtquartiers. Auch eine Kombination aus Bodenmodellierung und Aufbau neuer Grünräume kann eine denkbare Lösung sein.

Landschaftsqualitäten. Ob lineare oder konzentrierte Parks, Landschaftsbänder, punktuelle Freiraumangebote mit kleineren Parks oder grünen und steinernen Plätzen, der Vielfalt sind keine Grenzen gesetzt. Dabei stehen die Nutzungsqualitäten aus dem neuen Quartier heraus aber auch der gesamtstädtische Vernetzungsanspruch und insbesondere die Verbindung nach Süden zur Seenlandschaft eine entscheidende Rolle.

Im zweiten Wertungsrundgang werden mehrheitlich alle Wettbewerbsbeiträge ausgeschieden, die zwar einen guten Diskussionsbeitrag liefern aber dennoch auch nach vertiefter Diskussion kein für die Phase 2 erfolgsversprechendes und ausarbeitungsfähiges städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept aufzeigen. Die nachfolgenden **10 Beiträge** werden **mehrheitlich** mit folgender Kurzbegründung ausgeschieden:

Beitrag 1003

>> (6 Ja-Stimmen für die Ausscheidung im 2. Rundgang / 3 Nein-Stimmen)

Den Wald in der Stadt als eines der Zukunftsthemen anzubieten, fasziniert auf den ersten Blick und bietet eine andere Diskussionsebene. Es bleiben Zweifel, ob dies trotz aller Würdigungen rund um Klimaschutz und Nachhaltigkeit der richtige Ansatz ist und ob die Qualitäten eines Waldes in einer solchen integrierten Lage zur Entfaltung kommen können. Der üppige Baumbestand kann auch trennen. Die drei separaten Erschließungen sind schwierig, obwohl die Gemeinschaftsangebote in den drei „Bauinseln“ auch etwas Positives zum Ausdruck bringen. Auch der Lärmschutz gerade in den großen Öffnungen des Waldes ist nicht ausreichend. Insgesamt eine Arbeit, die für einen kurzen Moment den erfrischenden und sauerstoffreichen Blick auf die Probleme des Planeten konzentriert. An dieser Stelle inmitten Duisburgs sind jedoch andere, vielfältig nutzbare und dennoch stadökologisch sinnvolle städtische Freiraum- und Parkkonzepte angemessener als die eines Waldes.

Beitrag 1004

>> (8 Ja- Stimmen für die Ausscheidung im 2. Rundgang / 1 Nein-Stimme)

Das städtebauliche Grundgerüst ist solide und verspricht gute Qualitäten auch für das Wohnen am Gleispark. Die lineare Erschließung parallel zur A 59 wirft auch Fragen auf und ist mit der linearen Führung auch kein angenehmer Stadtraum – als Adresse für das gesamte Quartier durchaus auch eher in der monotonen Abfolge abschreckend. Im Innern bilden der Nachbarschafts- und der Memorial-Park gute Qualitäten für das Miteinander und das Durchatmen. Die Gedenkstätte ist gut integriert. Insgesamt ein Beitrag, der auch versucht über ein massives Bebauungsvolumen ein neues Stadtquartier zu schaffen. Es fehlen Spannungen vor allem im Bereich der landschaftlichen Vernetzung und ein besonderer Freiraumbeitrag, der Gleispark allein kann die Erwartungshaltung nicht erfüllen. Auch die massive Linearität über Parallelerschließung und „Gebäudewand“ zur Autobahn 59 – aus Gründen des Lärmschutzes noch nachvollziehbar – kann nicht vollständig überzeugen. Auch mehr Licht und Luft hätte dem Karl-Lehr-Tunnel gutgetan.

Beitrag 1005

>> (8 Ja- Stimmen für die Ausscheidung im 2. Rundgang / 1 Nein-Stimme)

Wasser als zentrales Gestaltungs- und Verbindungselement über die gesamte Länge des Plangebietes einzusetzen ist ein mutiger Ansatz, der konsequent umgesetzt wird und der mittleren, öffentlichen Raumachse ein klares Profil gibt. Radverkehre und Fußgänger können sich an der Wasserachse gut und autofrei bewegen. Ob es sinnvoll ist, auch die Gedenk-

stätte in diesen besonderen öffentlichen Raum zu integrieren bleibt fragwürdig. Der Bürgerpark mit Sandstrand und See zeigt ein ungewohntes und fast fremd anmutendes Gesicht – gib es doch weiter im Süden des Plangebietes eine Auswahl attraktiver Angebote rund um das Wasser. Die Adressbildungen gerade nach Westen und Osten könnten besser gelöst sein. Die „Verliebtheit“ in ein technisch motiviertes, massives „Sondergebäude“ mit allerhöchsten Ansprüchen in sehr prominenter Lage sind ungewöhnlich.

Beitrag 1007

>> (6 Ja- Stimmen für die Ausscheidung im 2. Rundgang / 3 Nein-Stimmen)

Ein klassischer Städtebauansatz prägt den Entwurf und schafft einen großzügigen mittleren Park, der sich von Norden nach Süden erstreckt und dem Stadtquartier eine klar ablesbare grüne Mitte bietet. Die Baufelder bzw. Baublockanordnungen begleiten den Park und sind insgesamt durch ihre offenen Strukturen nicht gut gegen die enormen Lärmbelastungen von allen Seiten geschützt. Die Intention den südlichen Abschluss städtebaulich herauszuheben und ein deutliches städtebauliches Zeichen zu setzen sind nachvollziehbar und dennoch fraglich. Der mittlere Park kann für alle neuen Nutzer auch trennend sein, zumal das Gesamterschließungskonzept „von außen“ kaum soziales Leben und Kontakte in der Mitte fördert. Insgesamt bleibt auch zur A 59 eher das Gefühl von Abstandsgrün und Erweiterung der „Barrierewirkung“ durch das lineare, zweite Erschließungsband.

Beitrag 1008

>> (einstimmig für die Ausscheidung im 2. Rundgang)

Die Grundkonzeption, den „Grünen Ring“ Duisburg in Richtung Bahntrasse zu vervollständigen wird positiv gewürdigt. Diese Parkkonzeption ist auch Herzstück der Ausrichtung der städtebaulichen Grundstruktur, die sich mit den „Zeilen“ zur Bahn hin orientiert. Ein großzügiges Gefühl für einen gesamtstädtisch bedeutsamen Park entsteht jedoch nicht, der Bogen wirkt eng, die komplette Ausrichtung der hauptsächlich für das Wohnen vorgesehenen Baustruktur zum Park am Gleisbett wirkt unverständlich. Auch die Gassen zwischen den linearen Gebäudestrukturen überzeugen - auch durch die ständig langweilig monotone Wiederholung des Themas über die gesamte Abfolge des Plangebietes - nicht. Der Lärmschutz nach Osten kann durch diese Grundkonfiguration auch nicht vollständig gelöst werden bzw. weist zu viele Schwachpunkte auf. Insgesamt ein Beitrag der zwar durch den mittleren Boulevard einen gänzlich anderen Ansatz verfolgt, aber durch die starre Achsenbildung kaum Abwechslung und Spannungen im Grundgefüge der öffentlichen Räume bietet. Selbst zur A 59 wird in einer sehr langen Abfolge das Thema der „Hofkaskaden“ zum Grundthema. Der Ansatz, hier neben dem Parken auch „Produktionen“ zu ermöglichen, bleibt dabei positiv in Erinnerung.

Beitrag 1012

>> (einstimmig für die Ausscheidung im 2. Rundgang)

Die mittige Allee zwischen den beiden Wällen erweckt zweifelsohne sofort Aufmerksamkeit. Eine „normale Stadtstraße“ mit einem sehr breiten Profil als einfach hergeleitete Verbindungsachse von Norden nach Süden anzubieten, ist mutig und ohne Konkurrenz. Die Ausrichtung und das „Hineinschieben“ der baulichen Strukturen in die beiden außenliegenden Wälle kann zu sehr schönen Situationen zwischen nutzbarem linearem Park der Wälle und den Sportangeboten auf den Dächern der eingefügten Quartiersgaragen führen. Auch das Wohnen mit Stadthautypen am Wall im Osten und Westen ist auf den ersten Blick interessant. Es bleiben Zweifel ob die lineare Mittelachse mit der Konzentration der Verkehr die richtige Antwort ist und ob die beiden Wälle die gewünschten städtischen Grünraumqualitäten bieten können, sind sie doch relativ schmal und gleichförmig in ihrem Nutzungserlebnis angelegt. Auch die Aufweitungen durch den Marktplatz und den „Platz des 24 Juli“ können

die erhoffte Spannung städtebaulicher Raumkonfigurationen im inneren des Plangebietes nicht einlösen. Der Ansatz rund um die Loveparade Gedenkstätte mag aus dem Walkkonzept abgeleitet noch plausibel erscheinen, gegenüber den Vorstellungen der Stiftung Duisburg 24.7.2010 einen ruhigen Ort der Besinnung zu schaffen, ohne sich zu verstecken und die auch das Thema vom „Dunklen ins Helle / in den Himmel“ abbilden sollten, wirkt befremdlich. Ein städtebaulich geradezu prominent herausgearbeitetes und deutlich überinszeniertes „Loveparade Memorial“ mit Eventcharakter schießt sehr deutlich über die Zielsetzungen rund um diesen sensiblen Ort hinaus und wird zum Musterbeispiel, was an diesem Ort der Trauer definitiv ein vollkommen falscher Ansatz ist.

Beitrag 1013

>> (8 Ja- Stimmen für die Ausscheidung im 2. Rundgang / 1 Nein-Stimme)

Das klassische Blockmotiv soll im gesamten Plangebiet eine lockere Atmosphäre erzeugen, Bebauung und Freiraum sollen sich miteinander verweben. Der Ansatz wirkt auf den ersten Blick gefällig und interessant. Möglich wird der innere, autofreie Freiraum, der die Blockstrukturen umfließt nur durch das Abfangen der MIV Erschließungen an den beiden Eingangsbereichen im Norden und Süden des neuen Stadtquartiers. Die Raumbildungen und geometrischen „Verdrehungen“ bleiben fragwürdig, auch die Hierarchie und Nutzbarkeit des Freiraumangebotes in der Mittelspange. Die Öffnungen der Parktaschen zu den Lärmquellen verursacht mehr Probleme als das sie einen weiterführenden Beitrag in sich vereinen. Gänzlich unverständlich wird auch im Abschnitt des Karl-Lehr-Tunnels keine lichtere und offenere Situation geschaffen. Eine zentrale Wegeführung des inneren Grünraums über den sensiblen „Ort der Ruhe und Besinnung“ der Loveparade Gedenkstätte, zudem die einzige Möglichkeit für Fußgänger und Radfahrer vom Niveau Karl-Lehr-Straße auf das ober Park- und Güterbahnhofgelände zu gelangen, zeugt von wenig Feingefühl für die Ereignisstätte des 24. Juli 2010.

Beitrag 1014

>> (8 Ja- Stimmen für die Ausscheidung im 2. Rundgang / 1 Nein-Stimme)

Eine zentrale bauliche Mitte auszuformulieren, die mit Sondernutzungen belegt wird und im Südabschnitt des neuen Stadtquartiers in die Landschaft zum Rheinpark überführt wird, hat Alleinstellungsmerkmal im Rahmen der städtebaulichen Ideensammlung. Das Wohnen in den Bereichen zur Bahntrasse unterzubringen ist ein denkbare Ansatz, wobei die Qualitäten und der Bezug zu einem Landschaftsraum oder öffentlichen Raum nicht geplant sind. Stattdessen ist der Bezugspunkt die Mittelspange mit den besonderen, öffentlichen Nutzungsangeboten inklusive der Schulen. Das städtebauliche Grundkonzept zur Betonung prominenter Lagen durch höhere Gebäude bleibt vom Gesamteindruck eher willkürlich. Die Fenster zur Bahn aus den privaten und gemeinschaftlichen Blockinnenhöfen des Wohnens sind ein nettes Thema, in der monotonen Wiederholung bleiben unter anderem Fragen zur Erlebnisabsicht für das Wohnen. Insgesamt eine Arbeit, die auch bei der landschaftlichen Südausrichtung und die gewünschte Vermittlung zur Seenplatte Duisburgs keinerlei Vernetzungswunsch artikuliert, eine der großen Schwächen. Auch wirkt die Mitte übererschlossen und mit zu vielen an diesem Standort unrealistischen Nutzungsideen besetzt.

Beitrag 1015

>> (8 Ja- Stimmen für die Ausscheidung im 2. Rundgang / 1 Nein-Stimme)

Der Beitrag ist im Gesamtfeld eingereichter Ideen schwer zu lesen und fordert dazu auf, sich intensiv in die Grundintention einzuarbeiten. Die zentrale Promenade als Rückgrat des Entwurfs und angereichert mit den vielschichtig nutzbaren Erdgeschosszonen ist ein interessan-

ter Gedanke. Überzeugen könnend die räumlichen und funktionalen Qualitäten der Mitte jedoch nicht. Die Loveparade Gedenkstätte hier innerhalb eines „Wasserspiegels“ zu inszenieren, mit der Gefahr einer Überfrequentierung in der Verbindungsfunktion Niveau der Karl-Lehr-Straße und oberes Güterbahnhofniveau, gehört nicht zu den guten Beiträgen des Wettbewerbs. Insgesamt eine Arbeit, die vor allem durch den Versuch der Promenadenaktivierung in der Mitte positiv in Erinnerung bleibt. Insgesamt wird aber zu wenig Spannung erzeugt, insbesondere auch durch die äußeren Grünbänder als eher langweilige, sehr schmale „Aktivzonen“.

Beitrag 1017

>> (6 Ja- Stimmen für die Ausscheidung im 2. Rundgang / 3 Nein-Stimmen)

Die „Duisburger Weiten“ als eine aus dem grünen Gesamtsystem der Stadt logisch abzuleiten Idee und hierüber einen sehr großzügigen Freiraum schaffen zu können, erweckt höchste Aufmerksamkeit. Der „grüne Innenstadtring“ könnte harmonisch und kraftvoll vervollständigt werden. Eine dicht bebaute Ostseite der neuen Landschaft bzw. des Parks ist das logische Produkt dieses entwurfsleitenden Grundgedankens. Die große Geste bezieht sich auf den mittleren „Krater“ rund um die Gedenkstätte zur „Loveparade“ und muss ihrer Gesamtausrichtung folgend auch an der Bahntrasse einen Akzent setzen. Der Stadtbalkon vervollständigt hier das Landschaftskonzept. Sowohl die landschaftsarchitektonischen Akzente und Details als auch die Ausarbeitungen rund um die 5 Quartiere im menschlichen Maßstab sind präzise und ohne offene Fragestellungen. Unter der A 59 über Nutzungsangebote zu vernetzen, gehört zu den sehr guten Beiträgen des Wettbewerbs. Die sehr offene Struktur nach Westen bietet jedoch auch eine große Einfallmöglichkeit für den Lärm und erfordert hohe, aktive Schallschutzmaßnahmen. Der Umgang mit der Loveparade Gedenkstätte erscheint bei aller Akzeptanz des offensiv-künstlerisch interpretierten Umgangs mit den traurigen Geschehnissen unverständlich. Im Sinne der Artikulation der Stiftung Duisburg 24.7.2010 auch einen Ort der ruhigen Trauer für die Angehörigen zu schaffen ist der Beitrag eine nicht akzeptable Überinszenierung, auf die sich zudem nicht korrigierbar oder überarbeitungsfähig die gesamte Struktur der Landschaft und des Städtebaus ausrichtet.

8. Engere Wahl – Auswahl für Phase 2 mit Überarbeitungshinweisen

Damit verbleiben **7 Arbeiten** in der engeren Wahl. Herr Prof. Ringel lässt sich diese Auswahlgruppe und damit die Aufforderung zur Überarbeitung der Phase 2 des Wettbewerbs durch eine erneute Abstimmung bestätigen.

Das stimmberechtigte Preisgericht wählt **einstimmig** die folgenden 7 Wettbewerbsbeiträge als gleichrangige Preisgruppe zur weiteren Ausarbeitung der Phase 2 aus und bittet die Verfasser im Sinne einer Optimierung der Beiträge die im Folgenden genannten Punkte bei der Überarbeitung zu überprüfen:

Beitrag 1001

Prüfungshinweise Preisgericht

- Die gewählte Aufteilung ca. 50% - 50 % ist zu Freiraum/Parklastig. Der Anteil der Bebauung muss höher werden
- Die Hinweise der Stiftung 24.7.2010 „Erhalt Tunnel und Gedenkstätte positiv – urbaner Raum Platz eher kritisch“ müssen reflektiert werden, ohne das Grundkonzept öffentlicher Räume zu verlassen

Hinweise vom Schallschutzgutachter:

Schalltechnisch gutes Konzept. Aktiver Lärmschutz mit größerer Höhe an A 59 sinnvoll. Skatebowl und Freilichtbühne besser im südl. Park. Aktiven Lärmschutz im Nordteil vorsehen.

Beitrag 1002

Prüfungshinweise Preisgericht

- Die Bebauung zur Bahntrasse ist in Kombination mit der linearen Erschließung (siehe auch allgemeine Empfehlung zur Vermeidung von „durchgesteckten Schleichverkehren) monoton
- Die Anbindung für den MIV im Südwesten (Heerstraße) würde eine „Überbelastung“ der Karl-Lehr-Straße vermeiden helfen – bitte prüfen
- Hinweise der Stiftung 24.7.2010 „Gefahr zu starker Frequentierung“ müssen reflektiert werden, ohne das Grundkonzept öffentlicher Räume zu verlassen

Hinweise vom Schallschutzgutachter:

Schalltechnisch gutes Konzept. Aktiver Lärmschutz mit größerer Höhe an A 59 sinnvoll. Wirksamkeit der Hügellandschaft prüfen, Gebäudehöhe sollte gen Quelle ansteigen.

Beitrag 1006

Prüfungshinweise Preisgericht

- Die Grünflächengestaltung – vor allem nach Westen - ist sehr schematisch, eine Differenzierung sollte geprüft werden
- Gerade die zudem immer gleichen offenen Gebäudetypologien zur A 59 können auch Probleme bereiten (Lärm / Abgase)

Hinweise vom Schallschutzgutachter:

Schalltechnisch gutes Konzept. Aktiver Lärmschutz mit größerer Höhe an A 59 sinnvoll. Relativ wenig Platz für das Geländebauwerk, evtl. Wall-Wand-Kombination vorzusehen.

Beitrag 1009

Prüfungshinweise Preisgericht

- Die zahlreichen Sondersituationen (spitze Ecken von Blöcken) dürfen nicht zu Grundriss-/Nutzungsproblemen führen. Ein Nachweis ist zu führen
- Die schnelle(n) Radwegebeziehungen sollten deutlicher kenntlich gemacht werden
- Die Möglichkeit, die Anbauverbotszone (40 m) zur A 59 von Gebäuden frei zu halten, sollte geprüft werden, ohne die inneren Qualitäten zu gefährden

Hinweise vom Schallschutzgutachter:

Schalltechnisch sehr gutes Konzept, Lärmeinfall am Trainspottingplatz, bei Wohnnutzung könnte doch verstärkt aktiver Lärmschutz sinnvoll sein, weniger Wohnen zur Bahn.

Beitrag 1010

Prüfungshinweise Preisgericht

- Der denkbare Nutzungsmix Wohnen und Arbeiten etc. sollte geprüft werden
- Die Erweiterung der „Bifunda-Fläche – Teilfläche 2“ im Norden ist so nicht realisierungsfähig
- Die Rücknahme der Gebäude im Nordwesten, die innerhalb der Anbauverbotszone (40 m) liegen, muss geprüft werden
- Der notwendige Abstand zur Bahntrasse muss geprüft werden
- Der Anschluss Süd inkl. Rampen A 59 muss deutlicher dargestellt werden,
- Auf die Vermeidung von Nord-Süd Schleichverkehren für den MIV wird verwiesen

Hinweise vom Schallschutzgutachter:

Schalltechnisch sehr gutes Konzept. Höfe zur A59 besser geschlossen ausführen. Riegelbebauung zur Bahn teilw. niedriger als Wohnbebauung im Inneren. Außerdem Wohnen im Riegel.

Beitrag 1011

Prüfungshinweise Preisgericht

- Teilweise sehr enge „Höfe“ / Blockinnenbereiche, Gebäudetypologie überdenken: Verhältnis Blockinnenbereich und Gebäudehöhe
- Landschaftsbrücke im Bereich der bestehenden Radbrücke über die A 59 überzogen, Intention zur Vernetzung mit dem Grünen Ring / der Bocksbartrasse positiv
- Die Hinweise der Stiftung 24.7.2010 „Starke Frequentierung der Gedenkstätte durch Haupterschließung für das Quartier sehr negativ – auch angrenzende Nutzungen fraglich“, müssen reflektiert werden

Hinweise vom Schallschutzgutachter:

Schalltechnisch sehr gutes Konzept. Wohnen im nördlichen Bereich schwierig umsetzbar, Optimierung der Bauhöhen zur Autobahn. Im Südwesten Abschirmung durch wenig sensible Nutzung sinnvoll.

Beitrag 1016

Prüfungshinweise Preisgericht

- Komplette Schließung der Karl-Lehr-Straße bzw. gar Erweiterung des heutigen Tunnels überdenken
- Nachweis notwendiger Lebensqualität in hoch verdichtetem Bereich – Gemeinschaftsräume etc. aber Verbindungen zum Park
- Anbindungsform im Süden (Heerstraße) überdenken bzw. weitere Tunnelbauwerk unrealistisch und zu aufwendig
- Radverbindung / Brücke Bifunda / Teilfläche 3 nicht nachvollziehbar / unnötig
- ÖPNV Aussagen treffen
- Die Hinweise der Stiftung 24.7.2010 würdigen „Einbindung der Gedenkstätte in den Park sehr gut, aber einziger Weg vom Niveau der Karl-Lehr-Straße auf das Parkniveau schlecht – zu starke Frequentierung und kein Ort der Ruhe“.

Hinweise vom Schallschutzgutachter:

Die offene Baustruktur zur A 59 führt zu erforderlich hohem aktivem Lärmschutz an der Autobahn, hier wären Hofstrukturen günstiger, Baulücken in Ost-West-Richtung nicht versetzt.

9. Vergütung der Preisgruppe

Gemäß Auslobung zum Wettbewerb der Phase 1 steht insgesamt eine Wettbewerbssumme von netto **60.000 EUR** (71.400 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer) zur Verfügung. Alle 7 Bearbeitungsteams der gleichrangigen Preisgruppe erhalten somit jeweils netto **8.571,42** (9.942,85 EUR inkl. 16% Umsatzsteuer). Dies wird vom Preisgericht ebenfalls **einstimmig** bestätigt.

10. Allgemeine Empfehlungen

Das Preisgericht diskutiert und beschließt **einstimmig**, abschließend folgende allgemeine Empfehlungen für die weitere Ausarbeitung:

Programmierung heute und dennoch Zukunftsoffenheit

Der abgeschätzte prozentuale Nutzungsmix bzw. die über das Programm der Auslobung gewünschte Mischung bietet mittelfristig eine gute Basis für die weiteren Planungsschritte. Dennoch können die Zukunftsbedarfe nicht verlässlich abgeschätzt werden. Zukunftsoffenen Angebote – u.a. die Verwebung der Wohn- und Arbeitswelten etc. - sind Teil der nötigen Entwicklungsstrategie und müssen sich u.a. auch an nachzuweisenden Flexibilitäten messen lassen können, ohne beliebig zu erscheinen.

Gedenkstätte „Loveparade“

Der respektvolle und sensible Umgang mit der Gedenkstätte ist unverzichtbarer Bestandteil der Gesamtplanungen des neuen Stadtquartiers. Insbesondere sind starke Frequentierungen durch das Grundgefüge öffentlicher Räume (Parks und Plätze etc.) zu vermeiden, es gilt einen Ort der Ruhe und Besinnung zu schaffen, dies schließt intelligente „Weiterentwicklungen“ der bestehenden Gedenkstätte keinesfalls kategorisch aus. Auf das Protokoll zur Sonderabstimmung mit der Stiftung Duisburg 24.7.2010 als Teil der Wettbewerbsunterlagen (Anlage 2 zum Rückfragenprotokoll) wird verwiesen.

Komfortables Rad- und Fußwege Erlebnis City-Seenlandschaft

Die Südanbindung, also zukünftig von der City mit dem Rad oder zu Fuß komfortabel durchaus schnell oder langsam bis zur Seenlandschaft fahren und laufen zu können ist eine der wesentlichen Zielsetzungen. Trotz der bekannten Probleme mit den komplexen Situationen rund um die südlichen Bahntrassen sollten Lösungen weiter geprüft und angeboten werden, um die Barrieren überwinden zu können. Auch die geschickte Anbindung des RS 1 ist notwendig.

Vernetzungen Norden und Osten

Die geplante und planungsrechtlich bereits gesicherte Fußgänger- und Radwegebrücke zur Überwindung des „Böschungssprungs“ im Bereich der Koloniestraße, um zukünftig aus dem neuen Stadtquartier über das in der End-Realisierungsphase befindliche Quartier 1 zum Hauptbahnhof kommen zu können, muss als wichtiger Bestandteil für die Rad- und Fußwegevernetzung berücksichtigt werden. Die Vernetzung nach Osten ist denkbar schwierig, dennoch sollten weiterhin machbare Lösungen (ohne in die Gestaltung von Tunnelsituationen Koloniestraße oder auch Karl-Lehr-Straße zu verfallen) weitergedacht werden.

Vermeidung von Durchgangsverkehren des MIV

Die nötige und auf ein Minimum zu reduzierende Erschließung für den MIV darf nicht dazu führen, dass gradlinige Durchfahrtsituationen von Norden nach Süden und andersherum als Schleichweg parallel zur Düsseldorfer Straße etc. ermöglicht werden. Unterbrechungen der Gradlinigkeit zur Vermeidung von Durchgangsverkehren sind obligatorisch. Gewünscht sind qualifizierte Anbindungen ohne Durchgangsverkehre zu fördern. Auf die begrenzte Leistungsfähigkeit der Karl-Lehr-Straße insgesamt wird verwiesen, gerade wenn keine Südanbindung Richtung Heerstraße angeboten wird, kann das Verkehrsaufkommen im Bereich der Karl-Lehr-Straße zu groß werden.

Einhaltung der Anbauverbotszone A 59 und Bahntrasse

Die Negierung der Anbauverbotszone zur A 59 (40 m Korridor) über einen längeren Korridor oder gar den gesamten Korridor entlang des Plangebietes kann keine Lösung sein. Die Beiträge der Phase 1 zeigen deutlich mehr Restriktionen als Chancen (auch in Zusammenhang mit den Lärmschutznotwendigkeiten), so dass eine Einhaltung des Abstandes in Phase 2 besser zu berücksichtigen ist. Dies schließt weiterführende Ideen zum Umgang mit diesem Korridor oder gar begründete Einzelabweichungen nicht kategorisch aus. Auch zur Bahntrasse gilt es, die Abstände einzuhalten.

Klimaschutz und Widerstandskraft/Resilienz der Stadt

Der notwendige Umgang mit Themen rund um den Klimaschutz und die Resilienz der Stadt sollten in einem Stadtquartier der Zukunft integrativ bereits auf städtebaulicher Ebene in die Planungen einfließen. Der Nachweis der Optionen zu diesen Themenkomplexen muss geführt werden.

11. Aufhebung der Anonymität und Abschluss

Der Vorsitzende überzeugt sich von der Unversehrtheit der Umschläge mit den Verfasserklärungen und bittet Jörg Faltin und Katja Grittner, FALTIN + SATTLER, Düsseldorf darum, die Anonymität aufzuheben. Nach Öffnung der Umschläge durch die Vorprüfung werden die Namen der VerfasserInnen festgestellt und verlesen.

Herr Prof. Ringel bedankt sich bei den Mitgliedern des Preisgerichts für die gute und konstruktive Zusammenarbeit im Sinne der Aufgabenstellung und beim Büro FALTIN + SATTLER, Düsseldorf, dem Team der Stadt Duisburg und der GEBAG für die hervorragende Vorbereitung und Begleitung der Phase 1 des Wettbewerbs und der Preisgerichtssitzung. Auf Antrag des Vorsitzenden entlastet das Preisgericht die Vorprüfung per Akklamation und dankt Jörg Faltin nochmals für die hervorragende, gleichwertige und sehr lebendige Präsentation der 17 Beiträge. Er gibt den Vorsitz an die Ausloberin zurück.

Herr Wortmeyer dankt im Namen der GEBAG Duisburger Baugesellschaft mbH und der Stadt Duisburg gleichermaßen Herrn Prof. Ringel für die souveräne Sitzungsleitung und allen Beteiligten für ihr intensives Engagement.

Um 17.00 Uhr ist die Preisgerichtssitzung beendet.

Für das Protokoll:

Prof. Johannes Ringel (Vorsitz) und Jörg Faltin / Katja Grittner (FALTIN + SATTLER, Düsseldorf)
3. Dezember 2020

Preisgerichtssitzung der Phase 1 am 03. Dezember 2020
für das Protokoll:

1. **Sören Link**
Oberbürgermeister der Stadt Duisburg

Stv. **Andree Haack**
Beigeordneter für Wirtschaft und Struktur-
entwicklung der Stadt Duisburg

2. **Martin Linne**
Dezernent für Stadtentwicklung und
Umwelt der Stadt Duisburg

Stv. **Hendrik Trappmann**
Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und
Projektmanagement der Stadt Duisburg

3. **Bernd Wortmeyer**
Geschäftsführer GEBAG Duisburger
Baugesellschaft mbH

Stv. **Jens Sperke**
Leiter Flächenentwicklung GEBAG
Duisburger Baugesellschaft mbH

4. **Prof. Johannes Ringel**
Leipzig

5. **Prof. Jörg Aldinger**
Stuttgart

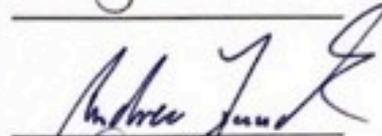
6. **Prof. Ulrike Böhm**
Stuttgart, Berlin

7. **Katharina Rauh**
Darmstadt

8. **Manfred Osenger**
SPD Duisburg

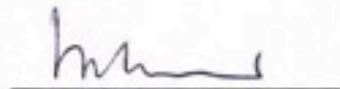
9. **Thomas Mahlberg**
CDU Duisburg

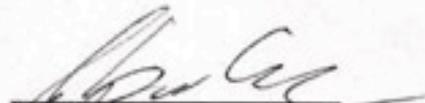


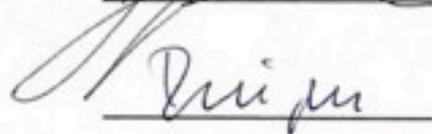


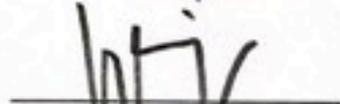




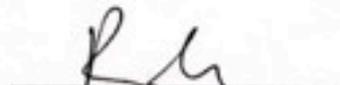


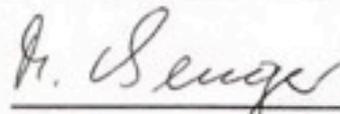


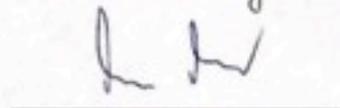












Auflösung der Anonymität // Liste der Verfasser

Preisgruppe – Auswahl zur Phase 2

Beitrag 1001 (Kennzahl 020307)

CITYFÖRSTER architecture + urbanism – Dr. Verena Brehm & Team, Hannover
felixx landscape architects & planners BV – Michiel Van Driessche & Team, Rotterdam (NL)

Beitrag 1002 (Kennzahl 040306)

rheinflügel severin – Björn Severin & Team, Düsseldorf
kraftraum – René Rheims & Team, Krefeld

Beitrag 1006 (Kennzahl 200113)

AS+P Albert Speer + Partner GmbH – Michael Denkel & Team, Frankfurt am Main
AS+P Landschaftsarchitekten, Frankfurt am Main

Beitrag 1009 (Kennzahl 307122)

KCAP Kees Christiaanse Architects&Planners – Ute Schneider (CH) – Rotterdam (NL)
lützw 7 – Prof. Cornelia Müller & Team, Berlin

Beitrag 1010 (Kennzahl 361912)

CKSA – Christoph Kohl & Team, Berlin
fugmann-janotta und Partner mbH – Harald Fugmann & Team, Berlin

Beitrag 1011 (Kennzahl 421821)

ISSS research | architecture | urbanism – Stephan Schwarz & Team, Berlin
Studio RW Landschaftsarchitektur – Heiko Ruddigkeit & Team, Berlin

Beitrag 1016 (Kennzahl 956489)

karres&brands - Bart Brands & Team, Hilversum (NL)
karres&brands landscape architecture – Darius Reznek & Team, Hilversum (NL)

Weitere Arbeiten – 2. Rundgang

Beitrag 1003 (Kennzahl 121426)

MLA+ Architecture + Planning – Markus Appenzeller & Team, Rotterdam (NL)
LOLA landscape – Eric-Jan Pleijsters & Team, Rotterdam (NL)

Beitrag 1004 (Kennzahl 130395)

urban agency – Henning Stüben & Team, Copenhagen (DK)
fswla – Prof. Thomas Fenner & Team, Düsseldorf

Beitrag 1005 (Kennzahl 172493)

Stahm Architekten – Alexa Waldow – Stahm & Team, Braunschweig / Mülheim a.d. Ruhr
DUTT & KIST GmbH – Luca Kist & Team, Saarbrücken

Beitrag 1007 (Kennzahl 201020)

schneider+schumacher – Joachim Wendt & Team, Frankfurt am Main
GTL – Michael Triebswetter, Kassel

Beitrag 1008 (Kennzahl 202540)

StudioVlayStreeruwitz ZT-GMBH – Lina Streeruwitz & Team, Wien (A)
Planergruppe Oberhausen – Thomas Dietrich & Team, Essen

Beitrag 1012 (Kennzahl 470513)

BRS architectes – urbanistes – Prof. Uli Seher & Team, Paris (FR)
agence ter – Prof. Henri Bava & Team, Paris (FR)

Beitrag 1013 (Kennzahl 531512)

Studio Wessendorf – Jörg Wessendorf & Team, Berlin
Atelier Loidl Landschaftsarchitekten – Leonard Grosch & Team, Berlin

Beitrag 1014 (Kennzahl 549724)

steidle Architekten – Johannes Ernst & Team, München
terra.nova – Peter Wich & Team, München

Beitrag 1015 (Kennzahl 627235)

Superwien architecture urbanism - Stefan Mayr - Roland Krebs & Team, Wien (AT)
Siri Frech – Landschaftsarchitektin, Berlin
DnD – Anna Detzelhofer & Team, Wien (AT)

Beitrag 1017 (Kennzahl 975310)

ASTOC – Ingo Kanehl & Team, Köln
LAND Germany – Andreas Kipar & Team, Düsseldorf - Mailand (IT)